Der Gepäckschein.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Friedrich Erler

Referendar in Plauen i. V.

ACAD. LIBRARY BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1906.

Meiner lieben Mutter

gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 9
§ 1. Vorbemerkung 9
§ 2. Übersicht über die Quellen des Eisenbahnrechtes. Rechtliche Natur der auf den Gepäckschein Bezug nehmenden Bestimmungen . . . 10

Erster Teil.
Die Voraussetzungen für die Ausstellung des Gepäckscheins.

§ 3. Ausstellung des Gepäckscheins im Falle vorheriger Lösung einer Fahrkarte 12
§ 4. Ausstellung des Gepäckscheins ohne vorherige Lösung einer Fahrkarte 14

Zweiter Teil.
Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

Erster Abschnitt.
Der Gepäckschein als Legitimationspapier.

§ 5. Einleitung. Unterschiede des Legitimationspapieres vom Inhaberpapier 17
§ 6. Ist der Gepäckschein Legitimations- oder Inhaberpapier? 18
§ 7. Die Legitimationswirkung des Gepäckscheins 26
§ 8. Wird die Bahnverwaltung befreit durch Leistung an den ihr als nicht verfügungsberechtigt bekannten Inhaber des Gepäckscheins? . . . 29

Zweiter Abschnitt.
§ 9. Der Gepäckschein als Beweispapier 32

Dritter Abschnitt.
§ 10. Der Gepäckschein als Sache 34

Literaturverzeichnis.

Bähr, Anerkennung als Verpflichtungsgrund. 2. Aufl. Kassel und Göttingen 1867.
Brunner, Die Wertpapiere. In Endemanns Handbuch des Handels-, Wechsel- u. Seerechtes Bd. 2. Leipzig 1882.
Cordes, Begriff und Arten der Wertpapiere. Diss. Kiel 1898.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes. 5. Aufl. Stuttgart 1900.
Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 3. Mannheim 1905.
Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung. 2. Aufl. Berlin 1901.
Eger, Das deutsche Frachtrecht. Bd. 3. 2. Aufl. Berlin 1891.
Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechtes. Bd. 2. 7. Lieferung. Breslau 1895.
Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.
Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes. 8. Aufl. Berlin 1903.
Enneccerus-Lehmann, Das bürgerliche Recht. 2. Aufl. Bd. 1. Marburg 1901.
Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs. Wien 1881.
Gareis, Über Legitimationszeichen. In Buschs Archiv für Theorie und Praxis des Handels- und Wechselrechtes Bd. 34 S. 97 ff.
Goldschmidt, System des Handelsrechtes. 4. Aufl. Stuttgart 1891.
Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins. Leipziger Diss., Borna-Leipzig 1904.
Herzer, Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1902.
Jakobi, Die Wertpapiere im bürgerlichen Recht des Deutschen Reiches. Jena 1901.
Kloß, Sächsisches Landesprivatrecht. Halle 1904.
Kuhlenbeck, Das Bürgerliche Gesetzbuch. Bd. 1. Berlin 1899.
Kuntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren. Leipzig 1857.
Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1901.
Matthiaß, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes. Bd. 1. 4. Aufl. Berlin 1900.
Oertmann, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Recht der Schuldverhältnisse. Berlin 1899.
Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. 2. 1. und 2. Aufl. Berlin 1900.
Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfes für das Bürgerliche Gesetzbuch. Bd. 2. Berlin 1898.
Schott, Das Transportgeschäft. Separater Abdruck aus dem 3. Band von Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, Wechsel- und Seerechtes.
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 2. 6. Aufl. Berlin 1900.
Strohal, Das Sparkassenbuch im Sachenrecht. Im „Recht", Rundschau für den deutschen Juristenstand 1901 Nr. 7 S. 158 ff.
Strohal, Zur Beurteilung des Rechtes der Schuldverhältnisse. In Iherings Jahrbüchern Bd. 33 S. 361 ff.
Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 3: Das Transportgewerbe. Leipzig 1880. [Berlin 1898.]
Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.
Wehrmann, Das Recht des Freigepäcks. Diss. Erlangen 1903.

Einleitung.

§ 1.

Vorbemerkung.

Im Eisenbahnrecht treten hauptsächlich folgende drei Papiere auf: Fahrkarte, Frachtbrief und Gepäckschein. Während aber die beiden erstgenannten Papiere einer eingehenden Betrachtung in Theorie und Rechtsprechung unterzogen worden sind, kann dasselbe vom Gepäckschein nicht gesagt werden; an monographischen Bearbeitungen fehlt es so gut wie ganz; die wenigen vorhandenen Bemerkungen finden wir zerstreut in den Werken über Eisenbahnrecht und wohl auch in den auf das Wertpapierrecht bezüglichen Erscheinungen; diese Bemerkungen beschränken sich zumeist darauf, in kurzen Worten die rechtliche Natur des Gepäckscheins als eines Inhaber- oder Legitimationspapiers festzustellen. Dieser Mangel an zusammenhängenden Arbeiten ist um so auffallender, als der Gepäckschein doch ebenso häufig im täglichen Leben vorkommt als zum Beispiel der Frachtbrief; möglich, daß wir den Grund darin zu finden haben, daß die durch den Abschluß des Vertrages über die Beförderung von Reisegepäck sich ergebenden Rechtsverhältnisse nur selten den Gegenstand richterlicher Entscheidung bilden, während über die Ansprüche, die sich aus dem eigentlichen Güterfrachtvertrag herleiten, tagtäglich richterlich entschieden wird.

Es soll im folgenden der Versuch gemacht werden, die hauptsächlichsten Gesetzesbestimmungen und Verwaltungsvorschriften, welche auf den Gepäckschein Bezug nehmen, in zusammenhängender Weise zur Darstellung zu bringen. Dabei soll die Arbeit unter Voranschickung einer Quellenübersicht in zwei Teile zerlegt werden, von denen der erste Teil die Voraussetzungen der Ausstellung des Gepäckscheins, der zweite Teil die rechtliche Natur des Gepäckscheins behandeln wird.

§ 2.

Übersicht über die Quellen des Eisenbahnrechtes. Rechtliche Natur der auf den Gepäckschein Bezug nehmenden Bestimmungen.

Die für den Gepäckschein maßgebenden Bestimmungen gehören dem Eisenbahnrecht an. Ein solches entwickelte sich erst allmählich, als der Staat das von den Privateisenbahngesellschaften tatsächlich behauptete Monopol und die hierdurch bewirkte Überlegenheit der Gesellschaften bei Abschluß der Verträge gegenüber dem Publikum dadurch zu brechen oder doch zu verringern suchte, daß an Stelle der nach bürgerlichem Recht bestehenden Vertragsfreiheit in gewissen Grenzen bindende Normen für die von den Gesellschaften eingegangenen Verträge aufgestellt wurden.[1]) Solche Normen finden wir in den Bestimmungen des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches von 1861.

Einmal die Fülle der täglich im Eisenbahnbetrieb abgeschlossenen Verträge, sodann aber auch der juristisch wesentlich gleichartige Inhalt dieser Verträge brachte es mit sich, daß man diese Verträge schablonisierte, d. h. man traf Bestimmungen, welche die für die Bahnverwaltung aus den Verträgen sich ergebenden Rechte und Pflichten generell festsetzten. So entstanden die sogen. Betriebsreglements, denen man im Unterschied zu den erwähnten Vorschriften des Handelsgesetzbuches nicht Gesetzeseigenschaft beizulegen hat.

Diese Betriebsreglements enthielten vielmehr nur Verwaltungsvorschriften, welche für die Beamten der Bahnverwaltung die Richtschnur für den Abschluß der Verträge bildeten. Sie schufen kein objektives Recht und waren daher nur so weit gültig, als sie sich nicht mit zwingenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches in Widerspruch setzten.

Diese Reglements hatten teilweise nur einen örtlichen Wirkungskreis, zum Teil jedoch waren sie in Geltung für die gesamten deutschen Bahnen, so z. B. das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. 5. 1874, welches im Jahre 1892 nicht unwesentliche Abänderungen erlitt, die durch die inzwischen zu Bern im Jahre 1890 getroffenen internationalen Vereinbarungen über den Eisenbahnverkehr bedingt waren. Seit dieser Zeit führt das Betriebsreglement den Namen Eisenbahnverkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Eine neue Redaktion dieser Verkehrsordnung ist seit dem 1. 1. 1900 in Geltung. Seit diesem Tage hat sich der Rechtscharakter der Verkehrsordnung völlig geändert: vorher Verwaltungsinstruktion, ist sie jetzt zum Gesetz erhoben worden. Denn § 471 Abs. 2 Satz 2 bestimmt,

---

[1]) vgl. Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung 2. Aufl. Einleitung S. 19 ff.

daß Vereinbarungen, welche mit den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung im Widerspruch stehen, nichtig sind. Daraus folgt: die in der Verkehrsordnung enthaltenen Bestimmungen sind nun nicht mehr vereinbarter Vertragsinhalt und sprechen jetzt nicht nur eine Bindung der Verwaltungsorgane in verwaltungsrechtlicher Hinsicht aus, sondern üben ihre unmittelbar verpflichtende Wirkung auf die Kontrahenten aus.

Als Ergänzung dieser eisenbahnrechtlichen Vorschriften hat die Generalkonferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen allgemeine Zusatzbestimmungen und allgemeine Abfertigungsvorschriften erlassen, welche jedoch auch nach dem 1. 1. 1900 ihren Charakter als Verwaltungsvorschriften beibehalten haben. Dabei ist zu bemerken, daß neben diesen für ganz Deutschland geltenden allgemeinen Zusatzbestimmungen für die Gebiete der einzelnen Bahnverwaltungen sogen. besondere Zusatzbestimmungen existieren, von denen die preußischen als die wichtigsten hervorzuheben sind.

Nachdem so in knapper Weise ein Überblick über die Quellen des Eisenbahnrechts gegeben ist, ist festzustellen, wo sich die auf den Gepäckschein bezüglichen Vorschriften finden. Das Handelsgesetzbuch selbst enthält über den Gepäckschein keinerlei Bestimmungen; diese finden wir hauptsächlich niedergelegt in der Eisenbahnverkehrsordnung, so daß also bis zum 1. 1. 1900 eigentliche gesetzliche Bestimmungen über den Gepäckschein nicht existierten. Denn sämtliche ferneren Vorschriften über den Gepäckschein, welche sich in den allgemeinen und in den besonderen Zusatzbestimmungen, sowie in den allgemeinen Abfertigungsvorschriften finden, sind nur von reglementärer Bedeutung und nur insoweit für den Kontrahenten bindend, als er sie kraft Vereinbarung, wenn auch stillschweigender, zum Vertragsinhalt gemacht hat.

Erster Teil.

Die Voraussetzungen für die Ausstellung des Gepäckscheins.

§ 3.

Ausstellung des Gepäckscheins im Falle vorheriger Lösung einer Fahrkarte.

Die Ausstellung des Gepäckscheins erfolgt fast ganz regelmäßig erst, nachdem der Reisende zwei Verträge mit der Bahnverwaltung eingegangen ist, einen Personenbeförderungs- und einen Gepäckbeförderungsvertrag. Von diesem Normalfall soll im vorliegenden Paragraphen gesprochen werden. Nur ausnahmsweise wird ein Gepäckschein bei Abschluß nur eines Vertrages (Gepäckbeförderungsvertrages) ausgestellt (über diesen Fall s. unten § 4).

Der Personentransportvertrag ist Werkvertrag und kommt zustande durch Lösen der Fahrkarte. Der Reisende hat auf Grund dieses Vertrages ein Recht, sein Reisegepäck gegen Zahlung der tarifmäßigen Fracht zur Beförderung aufzugeben. Die Eisenbahn kann den Abschluß dieses zweiten Vertrages — ebenfalls eines Werkvertrages — nicht verweigern, nachdem der erste eingegangen ist. Dies folgt aus § 32 Abs. 2 VO. Darnach kann die Abfertigung von Gepäck, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgeliefert ist, nicht beansprucht werden; folglich hat der Reisende bei rechtzeitiger Auflieferung des Gepäcks einen Anspruch auf Beförderung.[1])

Dabei ist hervorzuheben, daß sich diese Pflicht der Eisenbahn nur erstreckt auf die Beförderung von Reisegepäck. Als Reisegepäck ist

---

[1]) vgl. Eger, Verkehrsordnung § 32 Anm. 126 S. 135; Eger, Deutsches Frachtrecht Bd. 3 2. Aufl. S. 409; Schott, Das Transportgeschäft S. 526/27; Hertzer, Komm. zur Verkehrsordnung § 32 S. 45/46.

nach § 30 VO. in der Regel nur das anzusehen, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, nämlich Koffer, Mäntel und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dergl. Dagegen ist es ins Ermessen der Bahnverwaltung gestellt, ob sie die Beförderung anderer nicht zum Reisebedarf zu rechnender Gegenstände, wie größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie Fahrzeuge zulassen will (§ 30 Abs. 2 VO.). Dabei ist bezüglich der Fahrzeuge zu unterscheiden, ob sie in gedeckt gebauten Wagen durch Seitentüren verladen werden können oder nicht; im ersteren Fall erfolgt ihre Beförderung auf Gepäckschein, aber nur, wenn sie gemäß § 30 Abs. 2 VO. zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, im letzteren Falle werden sie auf Beförderungsschein expediert (allgemeine Zusatzbestimmungen Nr. 5 und Nr. 6 zu § 32 der Eisenbahnverkehrsordnung).

Beide Verträge, der Personen- und der Gepäckbeförderungsvertrag, sind als selbständige Verträge anzusehen. Allerdings schließt sich der letztere Vertrag an den ersteren an; aber die mit der Bahnverwaltung getroffene Vereinbarung über die Beförderung von Reisegepäck ist nicht in dem Sinne aufzufassen, daß sich diese Vereinbarung als weitere Ausgestaltung, als Nebenabrede, des ersten Vertrages darstellt, sondern als selbständiger Vertragsschluß, der zum ersten Vertrag im Koordinationsverhältnis steht.[1])

Der Reisende hat, um sein Recht auf Abschluß des Frachtvertrages geltend machen zu können, den vorherigen Abschluß des Personenbeförderungsvertrages der Bahnverwaltung auf Verlangen nachzuweisen.[2]) Es folgt dies daraus, daß die Eisenbahnfahrkarte gemäß § 807 BGB. Inhaberpapier ist,[3]) Rechte aus dem Inhaberpapier aber nur geltend gemacht werden können unter Vorlegung des Papiers. Diese Verpflichtung zum Vorzeigen der Fahrkarte ist allerdings nicht in der Verkehrsordnung ausgesprochen; die Verkehrsordnung schweigt hierüber. Die allgemeinen Abfertigungsvorschriften bestimmen jedoch, daß es ins Ermessen der einzelnen Bahnverwaltung gestellt sei, die Abfertigung des Gepäckes nur nach Vorlegung der Fahrkarte vorzunehmen (allgemeine Abfertigungsvorschriften § 12 Abs. 15). Nach den besonderen Zusatzbestimmungen für die preußische Staatsbahn Ziff. 6 erfolgt die Gepäckannahme nur auf Grund der vorgelegten Fahrkarte.

Nach Abschluß der beiden im vorstehenden näher gekennzeichneten Verträge hat der Reisende gemäß § 32 Abs. 3 VO. ein Recht auf Ausstellung eines Gepäckscheins, es müßte denn sein:

---

[1]) Ebenso Düringer-Hachenburg III § 465 S. 678 Note II, 2; Eger, Verkehrsordnung § 34 Anm. 138 S 152; anders Wehrmann, Das Recht des Freigepäcks S. 28.

[2]) Endemann, Das Recht der Eisenbahnen S. 682, 4.

[3]) Dies ist allerdings nicht unbestritten; vgl. über diese Frage unten § 6.

1. daß in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt zur Beförderung zugelassen wird (§ 32 Abs. 5 VO.),

2. daß die Annahme des Gepäcks erfolgt ist auf einer Haltestelle ohne Gepäckabfertigung (§ 32 Abs. 6 VO.).

In diesen beiden Fällen ist das Gepäck als „unabgefertigt" zu bezeichnen, und demgemäß entfällt die in § 32 Abs. 3 VO. aufgestellte Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung, da dieselbe nur bei Abfertigung des Gepäcks gehalten ist, einen Gepäckschein auszustellen.

Es ist die Meinung vertreten, daß der Vertrag über die Beförderung des Reisegepäcks erst durch Aushändigung des Gepäckscheins an den Reisenden zustande kommt. Diese Ansicht ist als unrichtig zurückzuweisen. Denn die Aushändigung des Gepäckscheins ist nicht wesentlich zur Perfektion des Vertrages, sondern ist Zeichen über den erfolgten Abschluß des Vertrages. Einen rechtlichen Anhalt für die von Goldschmidt, System S. 216 und Endemann, Das Recht der Eisenbahnen S. 283 vertretene, entgegengesetzte Meinung ist im Gesetz nicht zu finden. Nur wenn an einer Gesetzesstelle in bestimmter Weise ausgesprochen wäre, daß der Gepäckbeförderungsvertrag erst dann abgeschlossen wäre, sobald der Gepäckschein dem Absender übergeben ist, würde sich die Richtigkeit der von Goldschmidt und Endemann verfochtenen Ansicht ergeben. Eine solche Bestimmung finden wir jedoch nirgends.

§ 4.

Ausstellung des Gepäckscheins ohne vorherige Lösung einer Fahrkarte.

Von dem im § 3 besprochenen Normalfall kommen Abweichungen vor, insofern als ausnahmsweise ein Gepäckschein lediglich auf Grund der Eingehung des Gepäckbeförderungsvertrages ausgestellt wird, auch wenn ein Personenbeförderungsvertrag nicht hinzugekommen ist.

Hier sind zwei Fälle zu unterscheiden.

1. Die Zusatzbestimmung Nr. 4 zu § 32 VO. spricht aus, daß die zur Beförderung als Reisegepäck geeigneten Güter auch ohne Lösung von Fahrkarten zur tarifmäßigen Gepäckfracht, vorbehaltlich jedoch besonderer Bestimmung ... usw. ... aufgegeben werden können.

Dieser Gepäckbeförderungsvertrag unterscheidet sich von dem Gepäckbeförderungsvertrag, welcher nach vorausgegangenem Abschluß eines Personenbeförderungsvertrags eingegangen ist, dadurch, daß in diesem Falle die Eisenbahn zu seinem Abschluß rechtlich nicht verpflichtet ist, vielmehr ist der Absender auf die Kulanz der Bahnverwaltung angewiesen, welche nach freiem Belieben die Beförderung des Gepäcks ablehnen kann. Auch dieser Vertrag ist ein Vertrag über die Beförderung

von Reisegepäck, andere Güter, welche nicht als Reisegepäck anzusehen sind, können nur dann ohne Lösung einer Fahrkarte auf Gepäckschein befördert werden, wenn die Voraussetzungen des § 39 der Verkehrsordnung zutreffen (s. unten sub II).

II. Nach § 39 der VO.[1]) können die Eisenbahnen in den Tarifen bestimmen, daß der Transport von Gütern, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, auch wenn sie nicht als Reisegepäck zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein zulässig ist (Expreßgut). Auch hier erfolgt die Beförderung der Güter und die Ausstellung des Gepäckscheins ohne Lösung einer Fahrkarte.[2]) Aber es besteht außer dem bereits charakterisierten Unterschied, daß nämlich im Falle des § 39 VO. die Gepäckbeförderung und die Ausstellung des Gepäckscheins auch erfolgt bei Aufgabe von Gepäck, welches nicht unter den Begriff „Reisegepäck" fällt, noch ein anderer wesentlicher Unterschied von dem unter I besprochenen Fall:

Während es ganz ins Belieben der Bahnverwaltung gestellt ist, ob sie von der in Nr. 4 der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 32 der VO. eingeräumten Befugnis Gebrauch machen will, ist sie zur Beförderung von Gepäck, welches nicht als Reisegepäck anzusehen ist, natürlich ebenfalls nicht verpflichtet, sie ist aber auch zu dessen Beförderung nur dann befugt, wenn die Tarife dies bestimmen. Ohne eine diesbezügliche Bestimmung in den Tarifen ist die Bahnverwaltung auch nicht fakultativ berechtigt, die Beförderung von Gepäck der erwähnten Art zu übernehmen.[3])

Die Beförderung von Expreßgut erfolgt nach § 39 Abs. 1 VO. auf Gepäckschein oder auf sogen. Beförderungsschein.

In § 40 VO. ist bestimmt, daß bei Abfertigung des Expreßgutes mit Gepäckschein solcher in der Regel dem Absender auszuhändigen ist. Wird er dem Absender ausgehändigt, so erfüllt er genau dieselben Funktionen wie ein bei Beförderung von Reisegepäck ausgestellter Gepäckschein. Insbesondere erfolgt nach weiterer Bestimmung des § 40 VO. die Auslieferung des Gutes am Bestimmungsort gegen Rückgabe des Gepäckscheins. Aber auch die weiteren Auslieferungsvorschriften des § 33 VO., insbesondere die, daß die Eisenbahnverwaltung die Legitimation des Inhabers nicht zu prüfen braucht, wird man mit Rücksicht auf § 41 VO. als anwendbar bezeichnen müssen.

Der Beförderungsschein dagegen wird dem Absender nie ausgehändigt, sondern er begleitet die Sendung nach dem Bestimmungsort;

---

[1]) vgl. zu Folgenden Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins S. 5 ff.

[2]) Eger, VO. § 39 Anm. 154 S. 177.

[3]) Eger, VO. § 39 Anm. 154 S. 177.

ebenfalls wird ausnahmsweise bei Abfertigung von Expreßgut der Gepäckschein, soweit ein solcher und kein Beförderungsschein ausgestellt wird, dem Absender nicht ausgehändigt, sondern auf Verlangen des Absenders der Sendung beigegeben (§ 40 VO.). In diesem Falle haben Gepäck- bezw. Beförderungsschein die Funktionen des Frachtbriefes zu erfüllen und sind ihrer rechtlichen Natur nach mehr mit einem Frachtbrief als mit einem Gepäckschein im gewöhnlichen Sinne zu vergleichen.

Zweiter Teil.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

Erster Abschnitt:

Der Gepäckschein als Legitimationspapier.

§ 5.

Einleitung: Unterschiede des Legitimationspapiers vom Inhaberpapier.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins ist bestritten; bestritten ist insbesondere, ob der Gepäckschein Inhaber- oder Legitimationspapier ist. Es wird im folgenden diese Streitfrage zu entscheiden sein. Hierzu macht es sich erforderlich, die rechtlichen Unterschiede zwischen Legitimations- und Inhaberpapier in ganz knappen Zügen klarzulegen.

Das Wesen des Legitimationspapieres besteht darin, daß der Schuldner die Berechtigung des Papierinhabers zu prüfen nicht verpflichtet ist, somit auch durch Leistung an den nicht verfügungsberechtigten Präsentanten des Papieres von seiner Verbindlichkeit befreit wird. Ein Interesse an der Ausstellung hat im wesentlichen nur der Schuldner. Jedoch ist der Besitz des Papieres auch für den Gläubiger nicht ohne Wert, insofern als er durch Vorweisen des Scheines in leichter Weise den Beweis seiner Gläubigerschaft erbringen kann.

Das Inhaberpapier hat mit dem Legitimationspapier das gemeinsam, daß auch hier eine Prüfungspflicht des Schuldners nicht besteht. Aber die Stellung, die das Recht dem Besitzer des Inhaberpapieres einräumt, ist eine wesentlich andere, als die des Inhabers des Legitimationspapieres. Der Schuldner ist dem Präsentanten des Inhaberpapieres nicht nur berechtigt, sondern *verpflichtet* zu leisten, es sei denn, daß der Inhaber nicht verfügungsberechtigt ist (§ 793 BGB.). Unterschiedlich vom Legitimationspapiere ist mit dem Besitz des Inhaberpapieres ein *rechtlicher Wert* verbunden, insofern als dem

Inhaber als solchem, aber auch nur dem Inhaber, ein Verfügungsrecht über die Forderung zusteht.

Diese juristische Verschiedenheit zwischen Inhaberpapier und Legitimationspapier ist bedingt durch den verschiedenen wirtschaftlichen Zweck, der mit der Ausstellung beider Papiere verfolgt wird. Der heutige Kreditverkehr verlangt eine Beweglichkeit des Kapitals und eine leichte Übertragbarkeit von Forderungen. Zur Verwirklichung dieses Zieles hat man die Form des Inhaberpapieres gewählt. Um nun eine möglichst unbeschränkte Zessionsfähigkeit der in dem Inhaberpapier verbrieften Forderung zu erreichen, mußte man bestrebt sein, die Geltendmachung dieser Forderung zu erleichtern, und man hat dies in der Weise getan, daß man denjenigen, der das Papier im Besitze hat, davon entbindet, sein Forderungsrecht zu beweisen, ihm vielmehr ein Recht gibt, die Forderung gerichtlich oder außergerichtlich im eignen Namen geltend zu machen, auch wenn er nicht Gläubiger ist, sondern vom Gläubiger nur beauftragt ist, die Forderung einzuziehen.

Der Aussteller des Legitimationspapieres dagegen verfolgt nicht den Zweck, ein zirkulationsfähiges Wertpapier zu schaffen; infolgedessen hat der Gesetzgeber auch davon absehen können, dem Inhaber als solchem ein Verfügungsrecht über die Forderung einzuräumen. Der Schuldner ist nicht verpflichtet, dem Inhaber zu leisten, sondern dem Gläubiger.

Dagegen sind die Bedingungen, unter denen das eine wie das andere Papier ausgestellt wird, insofern gleiche, als sowohl die Ausstellung des Inhaber- als auch des Legitimationspapieres dann erfolgt, wenn es sich um massenhaften Abschluß inhaltlich wesentlich gleichartiger Verträge handelt. Hierdurch wird hervorgerufen, daß der Schuldner seinen Gläubiger der Person nach nicht kennt, und eben darum hat der Gesetzgeber zur Erleichterung des Schuldners den Satz aufgestellt, daß nicht nur bei Inhaber-, sondern auch bei Legitimationspapieren der Schuldner durch Leistung an den nichtverfügungsberechtigten Inhaber des Papieres von seiner Verbindlichkeit befreit wird.

§ 6.

Ist der Gepäckschein Legitimations- oder Inhaberpapier?

Nachdem im vorigen Paragraphen die rechtlichen Unterschiede von Inhaber- und Legitimationspapier in kurzer Weise dargelegt worden sind, ist die Grundlage gelegt, um die rechtliche Natur des Gepäckscheins selbst feststellen zu können.

Die äußere Form des Gepäckscheins ist allgemein bekannt; es braucht darauf nicht näher eingegangen zu werden. Es verdient jedoch das eine hervorgehoben zu werden, daß außer der gewöhnlichen Erscheinungsform des Gepäckscheins — vgl. den Abdruck bei Eger, Verkehrsordnung § 32 S. 138 und bei Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins S. 10 — noch eine zweite Art von Gepäckscheinen existiert. Dieser z. B. im innersächsischen Verkehr zur Ausgabe gelangende Gepäckschein enthält außer der Angabe der Aufgabe- und Bestimmungsstation nur die fortlaufende Nummernbezeichnung.

I. Es ist in der Literatur eine, wenn auch nicht sehr verbreitete Meinung vertreten, daß dem Gepäckschein die Natur eines Inhaberpapieres zukomme. In diesem Sinne äußern sich:

1. Oskar Wehrmann[1]: „Nach der Einlieferung erhält der Reisende einen Gepäckschein, welcher die Natur eines Papiers au porteur hat, indem die Eisenbahn berechtigt ist, dem Inhaber desselben, ohne dessen Legitimation näher prüfen zu müssen, das Gepäck gegen Rückgabe des Scheins auszuhändigen, und dadurch von jedem weiteren Anspruch befreit wird."

2. Ferner Endemann[2]: „Wird das Reisegepäck zur Beförderung angenommen, so erfolgt die Expedierung. Es wird von der Eisenbahn dem Auslieferer ein Gepäckschein ausgestellt, der nicht auf den Namen lautet, also Inhaberpapier ist."

3. Ferner Thöl[3]: „Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Da der Gepäckschein an Inhaber lautet, so sind die Rechtssätze über Inhaberpapiere auf denselben anzuwenden."

4. Ferner Goldschmidt[4]: „Das gehörig zum Transport aufgegebene Reisegepäck unterliegt den Rechtssätzen vom Frachtvertrag. Der Vertrag wird geschlossen durch Entgegennahme des Gepäckscheins. Dieser ist trotz zweideutiger Fassung des Reglements ein vollkommenes (nicht hinkendes) Inhaberpapier."

5. Endlich Hertzer[5]: „Der Gepäckschein ist Inhaberpapier, denn die Eisenbahn hat nicht die Befugnis, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen, und somit kann jeder, der im Besitz des Gepäckscheins ist, die Auslieferung des Gepäcks verlangen (§ 33 Abs. 1 der Verkehrsordnung)."

Durch die Ausführungen der genannten fünf Schriftsteller ist der Beweis dafür, daß der Gepäckschein ein Inhaberpapier ist, noch nicht

---

[1]) Das Eisenbahnfrachtgeschäft 1880 S. 125.
[2]) Endemann, Das Recht der Eisenbahnen S. 682.
[3]) Thöl, Handelsrecht Bd. 3 S. 112 ff.
[4]) Goldschmidt, System des Handelsrechtes 3. Aufl. 1891 S. 216.
[5]) Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung 1902 S. 39 Vorbem.

als erbracht anzusehen. Diese Schriftsteller beschränken sich vielmehr im wesentlichen festzustellen: Der Gepäckschein lautet nicht auf den Namen, sondern auf den Inhaber; der Inhaber hat das Recht, die Leistung zu fordern, folglich ist der Gepäckschein Inhaberpapier. Dabei wird die grundlegende Frage, ob denn der Inhaber des Gepäckscheins als solcher wirklich berechtigt ist, nicht in den Kreis der Betrachtung gezogen, sondern als feststehende Tatsache vorausgeschickt. Nur Hertzer a. a. O. sucht die Berechtigung des Inhabers als solchen daraus abzuleiten, daß er den Satz aufstellt: „Die Eisenbahn hat nicht die Befugnis, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen." Davon steht in der Verkehrsordnung kein Wort. § 33 Abs. 1 Satz 2 VO. spricht nur aus: Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen; ob sie aber dazu berechtigt ist, ist eine ganz andere Frage.[1])

Diejenigen, die im Gepäckschein ein Inhaberpapier sehen, könnten sich nun auf folgendes berufen:

1. Der Gepäckschein lautet auf den Inhaber, nicht auf den Namen. In der Tat führen, wie bereits erwähnt, Thöl und Endemann a. a. O. diese Tatsache ins Feld, um die Richtigkeit der von ihnen vertretenen Meinung darzulegen. Und doch ist dieser Gesichtspunkt nicht durchschlagend! Denn es gibt eine große Anzahl Karten und Marken des täglichen Verkehrs, welche auf den Inhaber lauten und anscheinend diesem als solchen ein Recht geben, und doch den Charakter des Legitimationspapieres tragen.

2. § 33 Abs. 2 der Verkehrsordnung bestimmt: Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks zu verlangen.

Nach § 793 BGB. bezügl. § 807 BGB. sind dies aber die Begriffsmerkmale des Inhaberpapiers. Wäre nun die Eisenbahnverkehrsordnung erst nach der Zeit des Inkrafttretens des Bürgerlichen Gesetzbuchs entstanden, so würde allerdings die Ausdrucksweise der Verkehrsordnung einen Grund dafür, daß die Verkehrsordnung den Gepäckschein als Inhaberpapier (Inhabermarke) ansieht, geben. Aber dies war schon die Ausdrucksweise des alten deutschen Vereinseisenbahnbetriebsreglements (§ 28), welche unverändert in die Verkehrsordnung übernommen worden ist. Die Ausdrucksweise stammt also aus einer Zeit, wo der Unterschied zwischen Inhaber- und Legitimationspapier überhaupt noch nicht klargelegt war. Sonach kann allein aus der Vorschrift des § 32 Abs. 2 der Verkehrsordnung ein sicherer Schluß auf die rechtliche Natur des Gepäckscheins nicht gezogen werden.

II. Die Schriftsteller, die dem Gepäckschein die Eigenschaft eines Inhaberpapieres zusprechen, sind in der Minderzahl geblieben. Die

---

[1]) Emil Wehrmann, Das Recht des Freigepäcks S. 31 ff.

Meinung derer, die im Gepäckschein ein Legitimationspapier sieht,[1]) ist die in der Literatur vorherrschende. Es wird im folgenden ihre Richtigkeit zu prüfen sein.

§ 807 BGB. bestimmt: „Werden Karten, Marken oder ähnliche Urkunden, in denen ein Gläubiger nicht bezeichnet ist, vom Aussteller unter Umständen ausgegeben, aus welchen sich ergibt, daß er dem Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will, so finden die Vorschriften des § 793 Abs. 1 und der §§ 794, 796, 797 BGB. entsprechende Anwendung." Würde man also feststellen können, daß der Gepäckschein — eine Urkunde, in der ein Gläubiger nicht benannt ist — von dem Aussteller unter derartigen Umständen ausgegeben wird, so wird man dem Gepäckschein unter Anwendung des § 793 BGB. die Natur eines Inhaberpapiers (Inhabermarke) beizulegen haben.

Der Zweck, der mit der Ausgabe von Gepäckscheinen verfolgt wird, ist nun darauf gerichtet, denjenigen, dem ein Anspruch gegen die Bahnverwaltung auf Auslieferung von Gepäck zusteht, durch Vorlegen des Gepäckscheins in einfacher Weise in den Stand zu setzen, den Beweis seines Gläubigerrechtes zu erbringen. Gleichzeitig verfolgt die Bahnverwaltung den Zweck, ihre rechtliche Stellung dem Gläubiger gegenüber durch Ausgabe von Gepäckscheinen zu verbessern. Denn gemäß § 33 Abs. 1 Satz 2 VO. ist die Bahnverwaltung nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen. Diese liberiernde Wirkung bei Leistung auch an den Nichtberechtigten, ist nun zwar ein Erkennungsmerkmal sowohl des Legitimationspapieres als auch des Inhaberpapiers. Aber es bestehen doch wesentliche Unterschiede zwischen dem Gepäckschein und einem Inhaberpapier. Denn der Zweck der Ausgabe des Gepäckscheins besteht nicht darin, einem negoziablen Vermögenswert zu schaffen; die Bahnverwaltung beabsichtigt nicht, den Reisenden, der Gepäck aufgegeben hat, mit einem Wertpapier auszustatten, welches in erleichterter Weise — wie ein Inhaberpapier — veräußert werden kann.[2])

Zwar kommt es nicht selten vor, daß der Reisende den bei Aufgabe des Gepäcks erhaltenen Gepäckschein weiter gibt an Mitreisende, Dienstleute usw. und durch diese die Auslieferung seines Gepäcks besorgen läßt. Aber in diesem Falle veräußert der Gläubiger überhaupt nicht seine Rechte gegen die Bahnverwaltung, sondern er beauftragt,

---

[1]) vgl. Eger, Eisenbahnverkehrsordnung § 32 Anm. 132 S. 144; Eger, Deutsches Frachtr, S. 412; Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins, S. 12 ff.; Schott, Das Transportgeschäft, S. 237; Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich § 455 Nr. 10 S. 376; Wehrmann, Das Recht des Freigepäcks S. 32 ff.; Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs S. 25.

[2]) vgl. Eger, VO. § 43 Anm. 132 S. 144.

die genannte Person lediglich als seine Vertreter das Gepäck in Empfang zu nehmen. Gerade an diesem Beispiel zeigt es sich deutlich, daß der Gepäckschein nicht „unter Umständen ausgegeben ist, aus denen sich ergibt, daß der Aussteller dem Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will." Denn sonst müßte man ja den mit der Abholung des Gepäcks beauftragten Dienstmann, dem der Gepäckschein vom Reisenden ausgehändigt worden ist, das Recht zugestehen, über die Forderung des Reisenden zu verfügen. Folgerichtig würde der Dienstmann das Recht haben, die Forderung des Reisenden auf Ausfolgung des Gepäcks im eignen Namen einzuklagen, ja, die Bahnverwaltung könnte im vorliegenden Falle nicht einmal die nach §§ 807, 793 Abs. 1 BGB. an und für sich zulässige Einrede der mangelnden Verfügungsbefugnis dem Dienstmann entgegenstellen. Dies Ergebnis würde weder den Intentionen des Gepäckscheinausstellers, noch dem Willen des Reisenden, der den Gepäckschein in Empfang genommen hat, entsprechen. Denn Verkehrsrücksichten, welche den Gesetzgeber bestimmt haben, dem Besitzer des Inhaberpapiers im Interesse der Zirkulationsfähigkeit ein Recht auf Leistung zu verleihen, kommen bei Ausstellung des Gepäckscheins nicht in Betracht.

Einen weiteren Beweis dafür, daß der Gepäckschein ein Legitimationspapier ist, entnehmen wir dem Abs. 4 des § 33 VO. Daselbst heißt es: Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Diese Bestimmung wäre unverständlich, wollte man dem Gepäckschein die Eigenschaft eines Inhaberpapiers beilegen. Denn es ist eine Eigentümlichkeit der Inhabermarken des § 807, daß durch ihren Verlust zwar nicht das Privatrecht, welches sie verkörpern, zum Erlöschen gebracht wird,[1]) wohl aber die prozessuale und außerprozessuale Geltendmachung des Rechtes unmöglich gemacht wird. Mit dem Besitz des Inhaberpapiers geht die Möglichkeit über die Forderung zu verfügen gleichzeitig verloren. Da bei den Inhabermarken des § 807 BGB. regelmäßig auch eine Amortisation nicht stattfindet (vgl. jedoch § 162 EG. zum BGB.), so folgt daraus, daß die Geltendmachung des Privatrechtes für die Dauer des Verlustes unmöglich gemacht worden ist.[2])

So hat der frühere Inhaber einer Eisenbahnfahrkarte, der dieselbe verloren hat, zwar nicht das Recht auf die Beförderung verloren;

---

[1]) Diese Ansicht wird vertreten von Fuchs S. 44 II; daß bei Verlust des eigentlichen Inhaberpapiers nicht das Privatrecht untergeht, sondern nur die Geltendmachung des Rechtes ruht, dafür schon Kuntze S. 307 ff. insbesondere S. 315; auch Jakobi S. 160 ff.

[2]) Zu vgl. Brunner S. 244; Fuchs a. a. O.; ferner Fuchs S. 30.

aber sein Recht ist wertlos, er kann seine Beförderung nicht erzwingen, und wenn er durch Hunderte von Zeugen seine Berechtigung nachzuweisen imstande wäre.

Ganz anders verhält es sich mit dem Gepäckschein! Hat der Berechtigte den Gepäckschein verloren, so wird ihm verstattet, seine Berechtigung auf andere Weise darzutun. Wird dieser Nachweis geführt, so ist die Eisenbahnverwaltung zur Auslieferung des Gepäcks verpflichtet. So sehen wir auch in diesem Punkte einen wesentlichen Unterschied zwischen Gepäckschein und den Inhabermarken des § 807 BGB.

Dieser letzterwähnte Unterschied ist ein tiefer begründeter:

Derjenige, der Gepäck zur Beförderung aufgibt, schließt einen individuell bestimmten Vertrag; er gibt einen Koffer, eine Tasche, einen Korb usw. von individuell bestimmter Erscheinungsform auf, die Bahn ist verpflichtet, dieses bestimmte Stück Gepäck gegen Aushändigung des Gepäckscheins auszuliefern.

Dagegen schließt derjenige, der einen Personenbeförderungsvertrag mit der Bahn eingeht, einen Vertrag, in dem die Leistung nur der Gattung nach bestimmt ist. Die Bahn verpflichtet sich nur ganz allgemein, denjenigen, der eine Fahrkarte löst, in der betreffenden Wagenklasse nach seinem Ziel zu befördern; genau dieselbe Verpflichtung übernimmt sie gegenüber demjenigen, der eine gleiche Fahrkarte gelöst hat. Mit Recht bemerkt Gumprecht, die rechtliche Natur des Gepäckscheins S. 18: „Der Vertragsinhalt, der den beiden Fahrkarten aufgedruckt ist, ist daher genau derselbe, so daß es vollkommen gleichgültig ist, welche von beiden Fahrkarten ich benutze. Sie sind Fungibilien infolge dieser Gleichheit und Gleichwertigkeit."

Dieser so skizzierte Unterschied des Personenbeförderungs- und des Reisegepäckbeförderungsvertrages kommt in der juristischen Konstruktion der in dem einen und dem anderen Falle ausgegebenen Urkunden, d. h. der Eisenbahnfahrkarte und des Gepäckscheins zur Erscheinung:

Die Bahnverwaltung muß sich genötigt sehen, nur denjenigen als zur Fahrt berechtigt anzusehen, der sich im Besitz der Fahrkarte befindet. Denn würde die Bahnverwaltung analog der Vorschrift des § 33 Abs. 4 VO. demjenigen, der eine Fahrkarte gelöst hat, nachlassen, bei Verlust der Fahrkarte seine Berechtigung nachzuweisen, so würde sie dann, wenn ein Dritter sich unberechtigterweise den Besitz der Fahrkarte verschafft hätte, in die mißliche Lage kommen, die Leistung, zu der sie sich einmal verpflichtet hat, zweimal zu gewähren, da sie überhaupt nicht in der Lage wäre, die Nichtberechtigung dieses Dritten zu erkennen. Dies ist der Grund, weshalb die Eisenbahnfahrkarte „von dem Aussteller unter Umständen ausgegeben wird, aus welchen sich ergibt, daß er dem Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will" und sonach sich als Inhabermarke im

Sinne des § 807 BGB. darstellt; würde man von dieser Eigenschaft der Fahrkarte als Inhaberpapier absehen und ihr die Eigenschaft als Legitimationspapier beilegen, so müßte folgerichtig demjenigen, der die Fahrkarte gelöst hat, auch zugestanden werden, seine Berechtigung auf andere Weise darzutun; denn dies ist ein wesentliches Merkmal für diejenigen Legitimationspapiere, welche einen Gläubiger nicht benennen.[1])[2])

Dagegen hat es für die Bahnverwaltung keine Interesse, den Gepäckschein als Inhaberpapier auszugeben. Denn die Bahnverwaltung wird hier nicht in die Lage kommen, die nur einmal geschuldete Leistung zweimal zu gewähren. Man vergegenwärtige sich den Vorgang. Die Bahnverwaltung leistet

1. entweder an den Gepäckscheinsinhaber; dann wird sie von ihrer Verpflichtung gemäß § 33 Abs. 1 Satz 2 VO. befreit.

2. oder aber die Bahnverwaltung leistet an denjenigen, der entsprechend der Vorschrift des § 33 Abs. 4 VO. ohne den Gepäckschein zu besitzen seine Berechtigung auf andere Weise vollständig dargetan hat.

In diesem zweiten Falle ist ebenfalls das Schuldverhältnis zum Erlöschen gebracht; kommt jetzt der Gepäckscheinsinhaber, so wird er sich damit begnügen müssen, zu erfahren, daß das Gepäck dem Berechtigten ausgeliefert worden sei. Hier tritt die Nichtberechtigung des Gepäckscheinsinhabers klar zutage.

So haben wir gesehen, daß die Tatsache allein, daß der Gepäckschein auf Inhaber lautet, nicht geeignet ist, ihn zum Inhaberpapier zu machen. Man muß vielmehr bei Marken, die den Berechtigten nicht benennen, unterscheiden — wie Jakobi, Wertpapiere S. 367 mit Recht hervorgehoben hat —, ob diese Marken auf Grund von Verträgen mit nur gattungsmäßig bestimmter Leistung oder auf Grund von Verträgen mit individuell bestimmter Leistung ausgestellt sind. Erstere haben die Natur von Inhaberpapieren, letztere nicht.[3]) Denselben Gedanken finden wir auch bereits aus-

---

[1]) vgl. Fuchs S. 30: „Das Legitimationspapier ist nicht Träger des Forderungsrechtes; die Leistung erfolgt auch, wenn das Papier zerstört wurde oder in Verlust geriet, sobald die Forderungsberechtigung in anderer Weise bewiesen werden kann." — Für Legitimationspapiere, die auf Namen lauten, gilt § 808 Abs. 2 BGB., hier findet Amortisation statt.

[2]) Die Inhaberpapiereigenschaft der Fahrkarte ist nicht allgemein anerkannt, hierfür aber die herrschende Meinung; vgl. Staub, Komm. z. HGB. Bd. 2 S. 1583 (§ 472 Anm. 14) und die daselbst Aufgeführten.

[3]) Jakobi a. a. O. S. 367: „Bei einigen der Marken, die den Berechtigten nicht benennen, kann das verbriefte Recht nur ausgeübt werden, wenn der Berechtigte das Papier besitzt, bei anderen auch ohne das Papier. Dies wird regelmäßig davon abhängen, ob die Papiere über Geschäfte ausgestellt sind, die in großer Anzahl geschlossen werden und den gleichen Vertragsinhalt haben, daher fungible Leistungen verbriefen oder nur über einzelne individuell verschiedene Verpflichtungen

gesprochen bei Fuchs, Karten und Marken des täglichen Verkehrs, S. 29 I, der insbesondere noch hervorhebt:

1. das die Legitimationspapiere regelmäßig in mehr oder weniger abgekürzter Form den Hinweis auf den in concreto zu leistenden Gegenstand enthalten,

2. daß es eine natürliche Folge des angegebenen Unterschieds ist, daß sich Inhaberpapiere derselben Gattung gleichen, Legitimationspapiere derselben Gattung aber nicht gleichen, indem sie verschiedene Nummern tragen.

Die unter 1. und 2. hervorgehobenen Erkennungsmerkmale des Legitimationspapieres finden wir auch beim Gepäckschein. Denn einmal enthält jeder Gepäckschein einen Vermerk über die Zahl der aufgegebenen Stücke Gepäck und über das Gewicht dieses Gepäcks, außerdem aber trägt jeder Gepäckschein eine ihn von einem anderen Gepäckschein unterscheidende Nummer. Man könnte versucht sein, hier einzuwenden: Auch die Eisenbahnfahrkarten haben verschiedene Nummern und doch sind sie nicht Legitimationspapiere. Aber wie Fuchs S. 20 Anm. 47 mit Recht betont, hat die Verschiedenheit in der Nummernbezeichnung der Fahrkarten nur administrative Bedeutung, ohne daß hierdurch der Vertragsinhalt beeinflußt wird. Ganz anders die auf dem Gepäckschein vermerkte Nummer; sie ist Individualisierungsmittel der einzelnen von der Bahnverwaltung abgeschlossenen Verträge; sie dient wesentlich dazu, den Inhalt des einen Vertrages von dem des anderen Vertrages zu scheiden.

So fassen wir als Ergebnis zusammen: Der Gepäckschein ist kein Inhaberpapier, sondern er ist ein Schuldschein, welcher mit Rücksicht darauf, daß die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen (§ 33 Abs. 1 Satz 2 VO.), als Legitimationspapier anzusehen ist.

---

ausgestellt sind; denn bei den ersteren würde es sonst leicht vorkommen können, daß trotz der Leistung an den Berechtigten, der aber nicht besitzt, noch außerdem ein nichtberechtigter Inhaber ebenfalls die Leistung erhielte; denn bei ihnen läßt sich nur durch den Papierbesitz eine nicht unverhältnismäßig schwere Kontrolle ermöglichen, ob die Leistung an den Berechtigten bereits erfolgt ist oder nicht. Bei ihnen könnte daher der Schuldner, wenn er auch ohne Papier leisten müßte, unzulässig beschwert werden. Deshalb haben diese Papiere die Natur von Wertpapieren; auf der einen Seite stehen z. B. die Eisenbahnfahrkarten und Theaterkarten, auf der anderen Garderobemarken, Pfandscheine und Zeichen von Gewerbetreibenden, die diese ihren Kunden zum Nachweis ausgehändigt haben, daß sie von ihnen Sachen empfangen haben, die sie ihnen zurückgeben müssen." .... „Von den Marken also, die den Berechtigten nicht benennen, haben die über fungible Leistungen ausgestellten die Natur von Wertzeichen, die anderen dagegen nicht."

§ 7.

Die Legitimationswirkung des Gepäckscheins.

Nachdem die rechtliche Natur des Gepäckscheins als eines Legitimationspapiers im allgemeinen festgestellt ist, sind jetzt die Wirkungen zu besprechen, welche sich im einzelnen hieraus ergeben.

Wie ist die Legitimation des Gepäckscheinsinhabers im einzelnen beschaffen, insbesondere, wer ist als „legitimiert" anzusehen, die Bahnverwaltung oder der Passagier? Diese Frage ist in eingehender Weise von Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins S. 23 ff., zum Gegenstand der Erörterung gemacht worden. Er kommt hierbei zu dem Resultat, daß nicht der Gepäckscheinsinhaber als zur Verfügung „legitimiert" zu gelten habe, sondern umgekehrt die Bahnverwaltung als legitimiert zu betrachten sei, dem Inhaber des Gepäckscheins zu leisten. So sagt er S. 25:

„Eine Legitimation des Gepäckscheinsinhabers gibt es daher schlechterdings nicht. Dies wird in der Literatur stets übersehen. Wie oben dargelegt, wird der Gepäckschein vielmehr im Interesse der Eisenbahn ausgestellt. Sie soll, da es ihr nicht möglich ist, ihren Gläubiger zu kennen, durch Leistung an den Inhaber befreit werden, gerade wie durch Leistung an den wirklichen Gläubiger. Hier beim Gepäckschein ist also die Eisenbahn legitimiert."

Man könnte auf den ersten Blick geneigt sein, das Ganze für ein leeres Spiel mit Worten zu halten. Dem ist aber nicht so! Es wird im folgenden zu zeigen sein, daß auch der Gepäckscheinsinhaber in einem gewissen Sinne „legitimiert" ist, und daß diese Legitimation des Inhabers rechtliche Wirkungen zur Folge hat.

Es ist zunächst ohne weiteres klar, daß eine Legitimation des Gepäckscheinsinhabers in dem Sinne, daß er als solcher die Leistung verlangen kann, nicht besteht; denn damit würde ja der Gepäckschein zum Inhaberpapier erhoben.

Mit Recht wird nun von Gumprecht a. a. O. hervorgehoben, daß der Gepäckschein im Interesse der Bahnverwaltung ausgestellt ist. Aber daneben kann doch auch ein Interesse des Gepäckscheinsinhabers an seiner Ausstellung nicht geleugnet werden. Dem Reisenden, der Gepäck aufgegeben hat und dies Gepäck zurückerhalten will, liegt daran, möglichst schnell seine Berechtigung zur Empfangnahme darzutun. Dies geschieht in einfacher Weise durch Vorlegen des Gepäckscheins. Man darf also nicht übersehen, daß der Besitz des Gepäckscheins zugunsten seines Inhabers von beweiserleichternder Wirkung ist.

Diese beweiserleichternde Funktion, welche einem jeden Legitimationspapier innewohnt, hat jedoch bei

den einzelnen Legitimationspapieren verschiedenen Inhalt.

Zwei Beispiele werden dies zeigen:

Ein Pelzhändler, der einen kostbaren Pelz zur Reparatur erhalten hat, händigt dem Überbringer eine Marke aus, welche bei Wiederabholung des Pelzes zur Ermöglichung der Kontrolle vorzuzeigen und zurückzugeben ist. Diese Marke ist Legitimationspapier, denn dies ist den Umständen nach gewollt. Der Pelzhändler wird also durch die Leistung an denjenigen, der die Marke vorzeigt, von seiner Verbindlichkeit befreit, selbst wenn die Marke vom Überbringer gestohlen sein sollte. Aber welche Rechtsverhältnisse ergeben sich, wenn sich der Pelzhändler weigert, den Pelz an den Überbringer der Marke herauszugeben, weil er dessen Berechtigung zur Empfangnahme anzweifelt, sich aber hinterher herausstellt, daß dieser tatsächlich befugt war, die Leistung in Empfang zu nehmen? Hier ist zu sagen, daß es der Gerechtigkeit und Billigkeit entspricht, daß der Pelzhändler aus dem Umstand, — daß er die Legitimation, die der Überbringer der Marke aus ihrem Besitz ableitet, nicht als genügenden Beweis für die Berechtigung des Überbringers angesehen hat, — keinen Nachteil zu erleiden habe. Man wird vielmehr daran festhalten müssen, daß durch den Besitz des erwähnten Scheins voller Beweis zugunsten seines Inhabers nicht erbracht wird. Wohl ist der Pelzhändler „legitimiert" dem Überbringer zu leisten, nicht aber ist umgekehrt der Überbringer der Marke „legitimiert".

Der Grund hierzu liegt in folgendem: Es kommt nicht darauf an, daß die Leistung, welche dem Pelzhändler obliegt, unverzüglich in dem Augenblick erfolgt, in dem die Marke dem Pelzhändler vorgelegt wird, sondern die Leistung soll vielmehr in einer Weise bewirkt werden, daß alle Garantien dafür gegeben sind, daß der kostbare Pelz dem wirklich Leistungsempfangsberechtigten ausgeliefert wird; ein Interesse sich unverzüglich in den Besitz des Pelzes zu setzen, kann wohl für den unberechtigten Inhaber der Karte, wird aber regelmäßig nicht für den Berechtigten bestehen. Der Eigentümer des Pelzes, der die ihm ausgestellte Karte verloren hat, hat vielmehr ein ganz besonderes Interesse, daß die Leistung nur an den berechtigten Inhaber bewirkt werde. Im Interesse der Sicherheit des Rechtsverkehrs wird der Inhaber der Karte, wenn der Schuldner dies verlangt, dazu angehalten, seine Berechtigung noch auf andere Weise darzutun. Widrigenfalls hätte der Pelzhändler das Recht, die Ausfolgung des Pelzes zu verweigern, ohne befürchten zu müssen, sich für den aus seiner Weigerung entstehenden Schaden ersatzpflichtig zu machen.

Diese Ausführungen stimmen überein mit denjenigen Jakobis in seinem bereits zitierten Werke über die Wertpapiere. Sein Verdienst ist es, daß er rücksichtlich des Beweiswertes der einzelnen auf

Inhaber gestellten Legitimationsmarken unterscheidet, „zwischen Marken, die auf eine Leistung ausgegeben sind, welche auf eine rasche Erledigung drängt" und solchen, bei denen dies nicht der Fall ist. Er sagt S. 368:

„Von den Marken also, die den Berechtigten nicht benennen, haben die über fungible Leistungen ausgestellten regelmäßig die Natur von Wertzeichen, die anderen dagegen nicht. Das hindert aber nicht, daß auch letztere Papiere mit den Inhaberpapieren insofern Verwandtschaft zeigen, daß der Besitz des Papieres auch zugunsten des Besitzers die Legitimation verschafft, so daß der Schuldner nur auf eigene Gefahr dessen Berechtigung bestreiten darf, denn daraus, daß das Papier oder Zeichen eine selbst unanfechtbare Legitimation ist, folgt noch nicht, daß es auch das einzige Legitimationsmittel sei; bei Marken, die auf eine Leistung ausgegeben sind, welche auf eine rasche Erledigung drängen, wird regelmäßig anzunehmen sein, daß der Schuldner nicht berechtigt sein soll, die Legitimation zu prüfen; so wird der Theatergarderobier nur auf eigene Gefahr vom Inhaber der Marke noch weiteren Rechtsnachweis fordern; dagegen wird der Pelzhändler, der einen kostbaren Pelz übersommert hat, vom Überbringer der Marke vollen Beweis der Berechtigung beanspruchen können". . .

„Der Umstand also, daß die den Berechtigten nicht bezeichnende Marke nur Beweis- nicht auch Wertmarke ist, gibt bezüglich der Frage, ob der Besitz nur Legitimation zugunsten des Schuldners, oder auch zugunsten des Berechtigten verschafft, keine Auskunft."

Während nun die erwähnte Marke des Pelzhändlers nicht eine solche ist, welche auf eine Leistung ausgegeben ist, welche auf „rasche Erledigung" drängt, ist das Gegenteil beim Gepäckschein der Fall. Der Gepäckschein ist vielmehr mit der Marke des Theatergarderobiers zu vergleichen. Der Inhaber des einen wie des anderen Papieres hat das größte Interesse daran, daß er möglichst schnell in den Besitz seines Gepäcks, beziehentlich seiner Garderobe gelange, daß ihm insbesondere bei Vorlegen des Scheins auf der Stelle sein Gepäck ausgehändigt werde, denn er würde in zahllosen Fällen in die unangenehmste Lage kommen, würde es der Bahnverwaltung einfallen, seine Berechtigung im einzelnen nachprüfen zu wollen. Und doch hat die Bahnverwaltung dieses Recht, wie sich daraus ergibt, daß der Gepäckschein eben kein Inhaberpapier ist! Aber macht sie von diesem Prüfungsrecht Gebrauch, so geschieht es auf ihre eigene Gefahr.

So sehen wir, daß bei einer außerprozessualen Geltendmachung (nur um diese handelt es sich hier, im Prozeß ist der Beweiswert des Gepäckscheins der freien richterlichen Würdigung unterworfen), der Rechte aus dem Gepäckschein der Besitz des letzteren vollen Beweis für die Berechtigung seines Inhabers erbringt mit der Rechtswirkung, daß ein Bestreiten dieser Berechtigung seitens des Schuldners für diesen einen Rechtsnachteil im Gefolge hat, wenn der Präsentant sich

späterhin als leistungsempfangsberechtigt herausstellt. In diesem Sinne mag man also immerhin sagen, daß auch der Inhaber des Gepäckscheins als „legitimiert" anzusehen ist.

Der Gepäckschein nähert sich sonach in seiner Stellung dem Inhaberpapier. Mit dem Inhaberpapier hat er gemeinsam, daß er Legitimationswirkung nicht nur zugunsten des Schuldners, sondern auch zugunsten des Inhabers äußert.

§ 8.

Wird die Bahnverwaltung befreit durch Leistung an den ihr als nicht verfügungsberechtigten bekannten Inhaber des Gepäckscheins?

Wie ist zu entscheiden, wenn die Bahnverwaltung dem Inhaber des Gepäckscheins leistet, obwohl sie dessen Nichtberechtigung kennt? Geht die Legitimationswirkung, die das Gesetz an den Besitz des Gepäckscheins knüpft, — wie auch an den Besitz jedes anderen Legitimationspapieres — so weit, daß auch in diesem Falle die Bahnverwaltung von ihrer Verbindlichkeit dem wirklichen Gläubiger gegenüber befreit wird? Diese Frage ist ebenso wie die mit ihr korrespondierende, ob die Leistung an den nicht verfügungsberechtigten Präsentanten eines Inhaberpapiers seitens des bösgläubigen Schuldners Liberationserfolg hat oder nicht, Gegenstand wissenschaftlichen Streits.

Die Meinung, daß der Schuldner auch im Falle, daß er bösgläubig an den nicht berechtigten Inhaber des Legitimationspapieres leistet, befreit wird, stützt sich vornehmlich auf die Entstehungsgeschichte und auf den Wortlaut des § 808 BGB. Es war nämlich in der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfes des BG. zu § 703 (der dem jetzigen § 808 entsprechende Paragraph des Entwurfes) folgender Antrag eingebracht:

„Ist eine Urkunde, in welcher der Gläubiger bezeichnet ist, mit der Bestimmung ausgegeben, daß die in der Urkunde versprochene Leistung an jeden Inhaber bewirkt werden könne, so darf der Schuldner den Inhaber als berechtigt ansehen, über die Forderung zu verfügen, es sei denn, daß er weiß, daß der Inhaber nicht verfügungsberechtigt ist" (Prot. der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfes für das BG. Bd. 2 S. 563).

Dieser Antrag fand keine Unterstützung und hat im Gesetz keine Aufnahme gefunden. Der jetzige § 808: „Wenn . . . usw. . . wird der Schuldner durch Leistung an den Inhaber befreit," hat nicht zufällig, sondern wie aus den Kommissionsprotokollen hervorgeht, ganz absichtlich diese Fassung erhalten, eben um zum Ausdruck zu bringen,

daß eine Leistungsverweigerungspflicht dem Schuldner in keinem Falle auferlegt werden soll.[1])

Selbst wenn man nun auch den Aussteller der im § 808 BGB. erwähnten Papiere von jedweder Prüfungspflicht befreien wollte, so wäre damit noch nicht gesagt, daß auch die Bahnverwaltung dieser Prüfungspflicht enthoben sei. Denn § 808 BGB. bezieht sich nur auf Urkunden, in denen ein Gläubiger genannt ist, der Gepäckschein ist aber ein Legitimationspapier, welches den Gläubiger nicht benennt. Aber es ist überhaupt fraglich, ob aus dem Wortlaut des § 808 BGB. allein Schlüsse in der angegebenen Richtung gezogen werden können.

Diese rein grammatikalische Auslegung des § 808 BGB. erscheint vorliegendenfalls um so bedenklicher, als bei einem anderen Legitimationspapier, welches allerdings nicht vom Schuldner, sondern vom Gläubiger ausgestellt wird — der Quittung — der Gesetzgeber ausdrücklich einen anderen Standpunkt eingenommen hat.[2]) Denn der § 370 BGB. spricht klar und deutlich aus, daß der Überbringer einer Quittung nur dann als ermächtigt gilt, die Leistung in Empfang zu nehmen, wenn nicht „die dem Leistenden bekannten Umstände der Annahme einer solchen Ermächtigung entgegenstehen".

Um eine der Sachlage gerecht werdende Entscheidung herbeizuführen, werden wir zwei Fälle zu trennen haben, den Fall, daß der Schuldner die Nichtberechtigung des Inhabers des Legitimationspapieres positiv gewußt hat (I) und den Fall, daß er dessen Nichtberechtigung nur als möglich erkannt hat (II).[3])

I. Hat der das Gepäck aushändigende Beamte wahrgenommen, daß der vor ihm stehende Reisende, der soeben noch Inhaber des Gepäckscheins gewesen ist, gewaltsam desselben beraubt worden ist, so darf er dem jetzigen Inhaber nicht leisten. Diese allein der Gerechtigkeit entsprechende, eigentlich selbstverständliche Entscheidung findet ihre gesetzliche Stütze in § 242 BGB.[4]) [5])

---

[1]) Ausgenommen dann, wenn die Leistung des Schuldners sich als eine nach § 257 StGB. strafbare Handlung darstellt.

[2]) vgl. über diesen Punkt Strohal in Iherings Jahrbüchern Bd. 33 S. 375 ff.

[3]) Derselben Einteilung folgt auch Cordes, Begriff und Arten der Wertpapiere bei Entscheidung der Frage, ob der Aussteller des Inhaberpapiers zur Prüfung verpflichtet ist.

[4]) vgl. Dernburg, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes II, 343/44; Kuhlenbeck, Das bürgerliche Gesetzbuch I § 808 Anm. 1 S. 556; Matthiaß, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes I S. 683; Oertmann, Recht der Schuldverhältnisse S. 534; letzterer hebt hervor, daß die von der Kommission vertretene Meinung als nicht in das Gesetz aufgenommen, rechtlich unverbindlich ist.

[5]) Viel schwieriger und viel bestrittener ist die Frage, ob auch der Aussteller eines Inhaberpapieres, der wissentlich dem Nichtberechtigten zahlt, liberiert wird (zu vgl. einerseits Planck zu § 793 BGB., andererseits Jakobi, Wertpapiere S. 64 ff.).

II. Zu teilweise anderen Entscheidungen wird man dann gelangen, wenn der Schuldner aus irgendwelchen Umständen geschlossen hat, oder hätte schließen müssen, daß der Präsentant des Legitimationspapieres zur Verfügung nicht berechtigt sei — ohne dies jedoch mit voller Bestimmtheit gewußt zu haben —. Nur teilweise wird das Resultat ein anderes werden; denn für einen Teil der Legitimationspapiere wird auch unter diesen Voraussetzungen die zu I gegebene Entscheidung aufrecht zu erhalten sein.

Um zu zeigen, daß es keineswegs zulässig ist, sämtliche Legitimationspapiere in diesem Punkte auf dieselbe Stufe zu stellen, gehen wir wieder von dem im vorigen Paragraphen besprochenen Beispiele aus:

Der Pelzhändler, der den überaus kostbaren Pelz zur Reparatur erhalten hat, hat vielleicht durch einen Dritten in Erfahrung gebracht, daß dem Eigentümer die ihm ausgehändigte Kontrollmarke abhanden gekommen sein soll. Wird er von seiner Verbindlichkeit befreit, wenn er jetzt einem wenig Vertrauen erweckenden Individuum den Pelz gegen Rücklieferung der Marke aushändigt? Auch in diesem Falle wird eine Liberation unter Berücksichtigung des § 242 BGB. nicht eingetreten sein. Denn da der Pelzhändler bei Verweigerung der Leistung eine Schadensersatzpflicht selbst für den Fall, daß der Leistungsbegehrende doch berechtigt war, nicht zu fürchten hat (vgl. die Ausführungen des vorigen Paragraphen) so würde eine dennoch an den Unberechtigten erfolgende Leistung nicht den Grundsätzen von Treu und Glauben entsprechen.

Diese rücksichtlich der von dem Pelzhändler ausgestellten Marke gegebene Entscheidung läßt sich für den Gepäckschein nicht aufrecht erhalten. Denn die Legitimation, die das Gesetz an den Besitz des Gepäckscheins knüpft, wirkt nicht nur zugunsten der Bahnverwaltung, sondern auch zugunsten seines Inhabers (vgl. oben § 7); die Bahnverwaltung kann im Falle des Bestreitens der Rechte des Gepäckscheininhabers schadensersatzpflichtig werden; liegt der Fall also so, daß die Bahnverwaltung Grund hat zu zweifeln, ob der Inhaber des Gepäckscheins zur Geltendmachung der Rechte befugt ist, ohne jedoch hierüber volle Gewißheit zu haben, so wird man es der Bahnverwaltung nicht zumuten können, jetzt die Leistung verweigern zu müssen, und event. den hieraus entstehenden Schaden zu tragen, wenn ihr Zweifel ein begründeter nicht war. Eine unter diesen Umständen erfolgende Leistung der Bahnverwaltung verstößt nicht gegen die Grundsätze von Treu und Glauben und der Schuldner ist demgemäß als liberiert anzusehen, auch wenn der Inhaber den Gepäckschein in der Tat gestohlen hätte. Da durch die Bewirkung der Leistung nicht widerrechtlich das Vermögen eines anderen verletzt wird, und noch viel weniger „in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise

einem anderen vorsätzlich Schaden zugefügt wird", wird sich auch eine Ersatzpflicht der Bahnverwaltung dem wahren Gläubiger gegenüber gemäß § 823 Abs. 1 BGB. bezw. § 826 BGB. nicht herleiten lassen.

Das unterscheidende Merkmal der beiden Legitimationspapiere, des Gepäckscheins und der Karte des Pelzhändlers besteht darin, daß der eine Schein ausgestellt ist auf eine Leistung, die „zu rascher Erledigung drängt", während dies beim anderen nicht der Fall ist. Wir dürfen hierin ein allgemein gültiges Prinzip erkennen und folgeweise bei den Legitimationspapieren der ersteren Art bei Zutreffen der Voraussetzungen zu II den Schuldner als liberiert ansehen, bei Legitimationspapieren der letzteren Art dagegen nicht.[1])

Zweiter Abschnitt.

§ 9.

Der Gepäckschein als Beweispapier.

Wie jeder Schuldschein, so ist auch der Gepäckschein dazu bestimmt, als Beweisurkunde zu dienen. Seine Funktionen als Beweisurkunde sind folgende:

1. Er beweist, daß das Gepäck, über welches der Gepäckschein ausgestellt ist, tatsächlich in die Hände der Bahnverwaltung gelangt ist,[2])

---

[1]) Zur Illustrierung des Gesagten dienen folgende weitere Beispiele: Die Sparkassenverwaltung wird beispielsweise dann nicht von ihrer Verbindlichkeit befreit, wenn sie dem Präsentanten des Sparkassenbuchs leistet, ohne in eine Prüfung darüber eingetreten zu sein, ob die event. erforderliche Genehmigung des Vormundschaftsgerichtes oder eines Gegenvormunds (zu vgl. § 1809 in Verb. mit § 1807 Abs. 1 Z. 5 BGB.) oder sonst eines Dritten (§ 508 der Geschäftsordnung für die königl. sächs. Justizbehörden) vorhanden ist. Fehlt die Genehmigung, so ist der Präsentant nicht verfügungsberechtigt. Die Sparkassenverwaltung hätte bei einiger Aufmerksamkeit dies erkennen müssen; sie wird von ihrer Verbindlichkeit nicht befreit, denn das Buch ist nicht auf eine Leistung ausgestellt, welche möglichst schnell erfolgen soll, sondern welche unter möglichster Vorsicht bewirkt werden soll, (zu vgl. über diese Frage: Kloß, Sächs. Landesprivatrecht S. 71 ff.). Anders liegt der Fall, wenn auf ein Bankdepotbuch Gelder entnommen werden (sogen. offenes Depot). Diese meist von Geschäftsleuten eingezahlten Beträge werden — wenigstens wenn sie, wie regelmäßig, sofort ohne vorherige Kündigung zurückzuzahlen sind — als flüssiges Kapital angesehen; der Gläubiger hat ein Interesse daran, daß er sofort sein Geld bei Vorlegen des Buches ausgezahlt erhält. Daher ist in diesem Falle eben auch im Interesse des Gläubigers die Bankverwaltung einer Prüfungspflicht nicht unterworfen und wird daher befreit, wenn sie fahrlässigerweise einem Nichtberechtigten leistet.

[2]) Schott, Das Transportgeschäft S. 237; Lehmann-Ring, Das HGB. § 426 Nr. 18 S. 317.

und daß der Inhaber berechtigt ist, die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen. Bestreitet die Bahnverwaltung die Berechtigung des Präsentanten, so geschieht es auf ihre Gefahr (s. oben § 7).

2. Der Gepäckschein ist ferner Quittung über die Bezahlung der Fracht; denn da es im Bahnverkehr üblich ist, Reisegepäck nur nach vorheriger Bezahlung der Fracht zur Beförderung zu geben, und erst dann dem Reisenden den Gepäckschein auszuhändigen, so ist zu vermuten, daß nach erfolgter Ausstellung die tarifmäßige Fracht entrichtet ist.[1]) Diese für den Inhaber des Gepäckscheins sprechende Vermutung, ist durch Beweis des Gegenteils zu erschüttern; denn die Ausstellung des Gepäckscheins ist ebenso wie die Ausstellung einer Quittung im allgemeinen kein Rechtsgeschäft im Sinne von § 397 Abs. 2 BGB.[2]) Wäre in der Ausstellung des Gepäckscheins ein negativer Anerkenntnisvertrag zu erblicken, so würden die rechtsgeschäftlichen Wirkungen dieses Vertrags nur durch Anfechtung des Rechtsgeschäfts wegen Irrtum usw. oder unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung (vgl. § 812 Abs 2 BGB.) zu vernichten sein. Hierdurch würde die Bahnverwaltung in eine ungünstige Position gedrängt, wenn man bedenkt, wie leicht es geschehen kann, daß in der Eile der Bahnbeamte dem Reisenden einen Gepäckschein ausfolgt, ohne daß die Fracht bezahlt ist.

3. Hat die Bahnverwaltung gemäß § 31 VO. auf dem Gepäckschein vermerkt, daß das Reisegepäck in mangelhafter und ungenügender Verpackung aufgegeben worden ist, so wird durch den Gepäckschein Beweis dafür, daß das Gepäck tatsächlich in einem solchen Zustande aufgegeben worden ist, erbracht.[3])

Wird dem Reisenden die Auslieferung seines Gepäcks verweigert und hat er gemäß § 34 Abs. 5 VO. verlangt, daß Tag und Stunde der geschehenen Abforderung auf dem Gepäckschein bescheinigt werde, so wird durch den Gepäckschein der Zeitpunkt der Abforderung bewiesen.

5. In § 34 Abs. 2 VO. ist bestimmt, daß eine etwaige Angabe des Interesses an der Lieferung bei Aufgabe von Reisegepäck nur dann rechtliche Wirkung hat, wenn sie von der Abfertigungsstelle im Gepäckschein vermerkt ist. Auch hier erfüllt der Gepäckschein die Funktion einer Beweisurkunde.

6. Endlich begründet der Gepäckschein in der Hand der Eisenbahnverwaltung die Vermutung, daß das Gepäck bereits zurückgeliefert sei.[4])

---

[1]) Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins S. 34; Schott, S. 237; Lehmann-Ring § 426 Nr. 18 S. 317.

[2]) Bähr, Anerkennung als Verpflichtungsgrund S. 255 ff.; Endemann, Lehrbuch des bürgerl. Rechtes I S. 798/99; RG. 14, 442.

[3]) vgl. Eger, VO. § 31 Anm. 123 S. 127.

[4]) vgl. Eger, Das Frachtrecht S. 413.

Dritter Abschnitt.

§ 10.

Der Gepäckschein als Sache.[1])

Der Gepäckschein ist Schuldschein; das Eigentum am Schuldschein steht dem Gläubiger der Forderung, über welche der Schuldschein ausgestellt ist, zu (§ 952 BGB.). Diese Regel erfährt nur dann eine Ausnahme, wenn der Schuldschein ein Inhaberpapier ist. In diesem Falle ist nicht der Gläubiger Eigentümer des Inhaberpapieres, sondern umgekehrt der Eigentümer des Inhaberpapieres ist Gläubiger. Der Gepäckschein gehört, wie wir gesehen haben, nicht zu den Inhaberpapieren, infolgedessen unterliegt auch er der Vorschrift des § 952 BGB., d. h. Eigentümer des Gepäckscheines ist derjenige, der gegen die Bahn einen Anspruch auf Auslieferung von aufgegebenen Reisegepäck hat. In dem Moment, in dem der Vertrag mit der Bahnverwaltung zur Entstehung gelangt ist, hat der Reisende bereits das Eigentum am Gepäckschein erworben, ohne daß es einer Übergabe des Gepäckscheins bedarf; insofern erfahren die sachenrechtlichen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches eine Modifikation (vgl. § 929 BGB.). Die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Erwerb des Eigentums an Sachen erleiden aber hinsichtlich der Papiere, auf die § 952 BGB. Anwendung findet, eine weitere Änderung: Ein Erwerb des Eigentums am Papier kraft guten Glaubens (§§ 932 ff. BGB.) ist ausgeschlossen. Dies ergibt sich aus folgender Erwägung: Würde man die Vorschriften der §§ 932 ff. BGB. für anwendbar erklären, so würde der Dritte, der vom Nichtverfügungsberechtigten in gutem Glauben den Gepäckschein ausgehändigt erhält, Eigentümer desselben werden; da aber der nur für Inhaberpapiere geltende Satz, daß der Eigentümer der Urkunde auch das Forderungsrecht aus dem Papier in sich vereinigt, bei Legitimationspapieren ausgeschlossen ist, so würde in dem erwähnten Falle der gutgläubige Erwerber Eigentümer des Gepäckscheins werden, während das Gläubigerrecht aus dem Gepäckschein durch die Disposition des Nichtverfügungsberechtigten nicht berührt würde. Diese Spaltung zwischen Recht aus dem Papier und Recht an dem Papier widerspricht aber der Vorschrift des § 952 BGB.

So erkennen wir die Tragweite des § 952 BGB.: Sie besteht darin, daß das Gesetz, ohne daß es imstande ist, dem Gepäckschein

---

[1]) vgl. zu den folgenden Ausführungen Strohal, Das Sparkassenbuch im Sachenrecht, im „Recht" 1901 Nr. 7 S. 158 ff. und Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins S. 34 ff.

wie jedem anderen unter den genannten Paragraphen fallenden Schuldschein die Sachqualität abzusprechen, doch die sachenrechtlichen Grundsätze hinsichtlich dieser Urkunden ausschaltet. Der Gepäckschein ist sozusagen wesentlicher Bestandteil der Forderung des Reisenden auf Auslieferung seines Gepäcks. Gleichwie aber das Recht an wesentlichen Bestandteilen einer Sache besondere Rechte nicht anerkennt, so ist auch der Gepäckschein als „wesentlicher Bestandteil einer Forderung" nicht geeignet, Gegenstand besonderer Rechte zu sein.

Zu beachten ist: Vor Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages gibt es keinen Gepäckschein im rechtlichen Sinne, also auch kein Eigentum am Gepäckschein. Zwar ist der Fall denkbar, daß die Bahnverwaltung einem Reisenden, obwohl er sein Gepäck noch nicht aufgegeben hat, eine Urkunde aushändigt, welche äußerlich die Merkmale des Gepäckscheins trägt. Wohl erwirbt der Reisende Eigentum an der erhaltenen Urkunde, aber nicht auf Grund von § 952 BGB. sondern auf Grund von § 929 BGB. denn diese Urkunde ist kein Schuldschein; sie ist überhaupt kein Gepäckschein im juristischen Sinne, mag man auch im eisenbahntechnischen Sinne hier von einem Gepäckschein reden.

Wie ist zu entscheiden, wenn die Bahnverwaltung das aufgegebene Gepäck ausgeliefert hat, der Gepäckschein aber in der Hand des Reisenden zurückgeblieben ist? Ist in diesem Falle der Reisende Eigentümer des Scheines geblieben? Dies ist zu bejahen; denn eine dem § 952 BGB. korrespondierende Bestimmung, daß durch Erlöschen des Schuldverhältnisses das Eigentum am Schuldschein vom Gläubiger auf den Schuldner auch ohne Übergabe übergehen soll, gibt es nicht. Aber auch hier ist der in der Hand des ehemaligen Gläubigers zurückgebliebene Schein kein Gepäckschein im Rechtssinne mehr, überhaupt nicht mehr ein Schuldschein, da eine obligatorische Verpflichtung der Bahnverwaltung nicht mehr besteht.

Eine Aufgabe des Eigentums am Gepäckschein durch selbständige Aufgabe des Gepäckscheins als Sache (vgl. 959 BGB.) ist rechtlich unmöglich; möglich ist nur, daß beispielsweise im Zerreißen oder im Fortwerfen des Gepäckscheins eine Aufgabe des Forderungsrechtes gegen die Bahnverwaltung zu erblicken ist. Aber freilich wird durch Fortwerfen des Gepäckscheins das Forderungsrecht des Reisenden noch nicht zum Erlöschen gebracht. Denn ein Verzicht auf die Forderung kann nur vertragsmäßig erfolgen (§ 397 BGB.), wobei dann allerdings eine besonders ausgesprochene Verzichtserklärung der Bahnverwaltung regelmäßig nicht erforderlich sein wird. (§ 151 BGB.) Es ist jedoch auch hier zu bedenken, daß in demselben Augenblick, in dem das Forderungsrecht getilgt ist, der Gepäckschein juristisch aufgehört hat zu existieren.

Ebensowenig wie eine selbständige Übertragung des Eigentums am Gepäckschein rechtlich möglich ist, ebensowenig kann der Gepäckschein als Sache selbständig verpfändet werden. Wie in dem ersten Falle durch Abtretung der Forderung gemäß den Vorschriften der §§ 398 ff. BGB. gleichzeitig das Eigentum am Gepäckschein erworben wird, so wird auch ein Pfandrecht am Gepäckschein nur durch Verpfändung der Forderung des Reisenden auf Auslieferung des Gepäcks begründet (zu vgl. §§ 1273 ff., insbesondere § 1280 BGB.). Die Verpfändung der Forderung erstreckt sich rechtsnotwendig auf den Gepäckschein, der gleichsam als Bestandteil der Forderung erscheint (§ 952 Abs. 1 Satz 2 BGB.).

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske Borna-Leipzig.